No. 2822 Woensdag 17 Februari 1937 54ste Jaargang

AMIGOE DI CURAÇAO

HET BRUGVRAAGSTUK.

In ons blad van Zaterdag hebben we reeds de conclusies gegeven van de Kamer van Koophandel in zake de oever verbinding.

Het uitgebreide rapport laten we hier in hoofdzaak volgen:

De geschiedenis.

Het onderhavige onderwerp is er een, dat de gemoederen der burgerij van onze **stad reeds heel wat jaren in beweging houdt. De tegenwoordige schipbrug dateert van het jaar 1889.** Gezien de zeer snelle ontwikkeling van ons eiland op elk gebied, sedert er de Olieraffinaderij gevestigd werd (1916) kan het moeilijk verwondering wekken dat de brug, die een reeks van jaren op een uitstekende wijze aan de behoeften voldeed, thans daartoe niet meer op bevredigende wijze in staat is. Bepaalde het verkeer in de stad zich een 20-tal jaren geleden slechts tot de voetgangers (onze stad had 14.000 inwoners) een klein aantal rijtuigen en een zeer beperkt aantal auto's van particulieren, thans heeft Willemstad en Emmastad tezamen **50.000** inwoners en is het aantal voetgangers natuurlijk zeer sterk toegenomen, er zijn 2062 motorrijtuigen, waarvan 987 particuliere auto's. Het scheepvaartverkeer van onze haven is eveneens sterk toegenomen, n.l. van 314 binnenkomende en 314 uitgaande schepen in 1916 tot 5535 binnengekomen en 5535 uitgaande schepen in 1936. Het is dan ook alleszins begrijpenlijk dat al spoedig na de oprichting van de olieraffinaderij hier en daar in de pers stemmen opgingen om in de oeververbinding verbetering te brengen. In de loop van de tijd kwamen verscheidene ideeën naar voren, waarvan natuurlijk enige om financiële en technische redenen nimmer voor verwezenlijking in aanmerking zouden kunnen komen. Het moest echter tot 't jaar 1929 duren, dat het vraagstuk scherper omlijnd bekeken werd. De eerste stoot daartoe was reeds eind 1928 gegeven door Pater Euwens, die in een vergadering van de Kamer er op wees dat de brug-concessie in 1930 afliep en die in verband daarmede het voorstel deed om een avond te organiseren om dit moeilijke onderwerp in het openbaar aan een bespreking te onderwerpen. Begin Maart 1929 wendde de toenmalige Gouverneur zich schriftelijk tot onze Kamer met de mededeling, dat teneinde tot een oplossing te komen ten aanzien van een behoorlijke oeververbinding, de mogelijkheid overwogen werd, een zelfde type schipbrug, doch enigszins verbeterd, ongeveer 100 M. ten noorden van de thans bestaande te leggen, bij welke plaatsbepaling o.m. de voorgenomen verruiming van de havenmond een rol speelde. Het was verder de bedoeling om tijdens het open zijn der brug de verbinding tussen de beide oevers te doen onderhouden met een veerpont voor voetgangers. Ten slotte werd op de 20ste Maart van dat jaar de door Pater Euwens bedoelde avond door de Kamer georganiseerd. Voor bijzonderheden verwijst de Kamer naar haar verslag over het jaar 1929. In een uitvoerig schrijven van de Kamer d.d. 28 Maart 1930 aan de toenmalige Gouverneur kwam o.m. tot uiting dat de nieuwe plaats van de te bouwen brug de (op de hoek van het de Ruyterplein en de Handelskade, waardoor aan de Otrabandazijde een nieuwe weg langs de oever aangelegd moest worden van het Brionplein tot aan de Werf Mathey) niet onverdeelde instemming had. Men voelde er meer voor om haar te houden op de tegenwoordige plaats, welke deel uitmaakte van de hoofdverkeersader onzer stad, ofschoon men toegaf, dat de **nieuwe plaats haar voordelen had voor de scheepvaart, welke echter niet van** overwegend belang beschouwd konden worden. De verruiming van de havenmond zou het niet dringend noodzakelijk maken de eventuëel te bouwen brug te verleggen. Sterk kwam onder meer tot uiting, dat in ieder geval een dienst met veerponten ingevoerd moest worden, doch een dienst uitsluitend voor voetgangers en bij voorkeur eveneens in de lijn van de hoofdverkeersader der stad. Tegenover veerponten voor voetgangers en voertuigen stond men sceptisch, ofschoon men geen definitief oordeel terzake zonder deskundig advies durfde uitspreken. Overigens adviseerde de Kamer, ook al in verband met het feit, dat er een onbekende factor in het spel was, namelijk de gevolgen van de verbreding van de havenmond ten opzichte van de deining in de haven, om een deskundige op het gebied van de veerponten uit Nederland te laten komen.

In het hierbedoelde schrijven der Kamer aan de Gouverneur blijkt ook nog dat een lid der Kamer zich een brug voor voertuigen gedacht had, lopende van Fort Nassau naar de Werf Motet.

Daarna bleef het onderwerp een jaar rusten en op een desbetreffende vraag van de Kamer antwoordde de inmiddels nieuw opgetreden Gouverneur in Januari 1930 dat ook hem bekend was dat de brug reden tot klagen gaf, grotendeels voorspruitende uit het feit dat zij te lang openbleef om schepen door te laten. Nodig was ook een herstelling van de brug, waardoor zij voor enige tijd buiten gebruik zou moeten worden gesteld. Verder werd medegedeeld dat het Bestuur bereid was de bestaande concessie onder bepaalde voorwaarden te verlengen voor de tijd, dat er nog geen nieuwe brug zou kunnen worden gesteld in plaats van de bestaande.

Tenslotte werd de brug toch bij de beeindiging der concessie in Mei 1930 door het Gouvernement van de concessiehoudster overgenomen. Zij werd grondig hersteld en versterkt, zodat het verkeer in beide richtingen weer mogelijk werd. Tevens werden twee motorboten door het Gouvernement naast de brug in dienst gesteld, welke het verkeer voor voetgangers bij het openstaan der brug aanzienlijk vergemakkelijkte. Ook thans (Februari 1937) behelpt men zich met de herstelde schipbrug en de twee hierboven bedoelde motorboten.

Ofschoon de uitwisseling der gedachten in Maart van het jaar 1929 tot nu toe geen afdoende verbetering van de St. Annabaai gebracht heeft, hebben de verschillende besprekingen toch haar nut gehad. De inmiddels overleden Ir. J. H. Gravenstein, destijds werkzaam bij het Departement van Openbare Werken, werkte in 1929 een globaal plan uit van een vaste brug lopende van de heuvels van de Scharloo-zijde tot de heuvels achter de Werf Motet. In 1930 kwam Ir. H. W. Brinkhorst, destijds Hoofdingenieur van de Rijkswaterstaat in Nederland, naar ons eiland om eveneens het vraagstuk der oeververbinding aan een studie te onderwerpen, waaronder de bestudering van de mogelijkheid van een vaste brug een voorname plaats innam. Het vraagstuk is vervolgens blijven rusten tot 't jaar 1935, toen Ir. J. D. A. M. ten Brink, Directeur van het Departement van Openbare Werken, een meer uitgewerkt voorstel bij het Bestuur ter zake indiende. Thans heeft de Kamer van Uwe Excellentie een uitvoerige nota van de hand van Ir. G. Schoorl ontvangen.

Aangezien bestudering van de hierboven bedoelde nota het inzicht met zich medebracht, dat verdere inlichtingen gewenst waren, richtte de Kamer het verzoek tot de Heren Irs. ten Brink en Schoorl om haar die gedurende een vergadering te verstrekken, aan welke uitnodiging beide Heren gevolg hebben willen geven. In een volgende vergadering was wederom de Heer Ir. ten Brink aanwezig, alsook de Heer W. Gauw, Havenmeester.

De Nota Schoorl.

De nota Schoorl onderwerpt de navolgende oplossingen van het vraagstuk aan een bespreking:

1. Hoge vaste brug op ongeveer 800 M. ten Noorden van de bestaande schipbrug gelegen en gecombineerd met een overzetgelegenheid voor personen en rijwielen ter plaatse van de tegenwoordige schipbrug.
2. Een nieuwe, meer op het moderne landverkeer berekende schipbrug, ongeveer ter plaatse van de bestaande en gecombineerd met een pontveer voor personen en een beperkt aantal voertuigen.
3. Als 2, doch gecombineerd met een overzetgelegenheid, alleen bestemd voor voetgangers en wielrijders.
4. Een volledig pontveer voor personen en voertuigen, ongeveer ter plaatse van de bestaande schipbrug.

De Heer Schoorl komt aan het einde van zijn nota tot de conclusie, dat **z.i. de beste oplossing is, welke aangegeven is als no. 3. Hij voegt er aan toe**, dat indien blijkt, dat landverkeer en/of scheepvaart blijven toenemen en dus de bezwaren groter worden, uit die toename bepaald kan worden of volstaan zal kunnen worden met naast de verbeterde schipbrug een pontveer voor voetgangers en een beperkt aantal voertuigen òf zal moeten worden overgegaan tot de bouw van een vaste brug meer naar het noorden. Daar ook in dit laatste geval behoefte zal blijven bestaan aan een oeververbinding niet alleen voor voetgangers en wielrijders ter plaatse van het Brionplein/Gouvernementsplein, zal de schipbrug daar dan gehandhaafd dienen te blijven.

Pontveer voor personen èn voertuigen.

De Kamer is van mening dat de 4 oplossingen van de nota Schoorl onmiddellijk kunnen teruggebracht worden tot 2 oplossingen. Zij is namelijk van oordeel dat onder geen omstandigheden een pontveer ingesteld mag worden, dat tevens bestemd is als overzetgelegenheid voor voertuigen, zij het bedoeld als „volledig pontveer" (No. 4), zij het voor een „beperkt" aantal voertuigen (No. 2). In beide gevallen acht zij het in dienst stellen van deze logge vaartuigen, die moeilijk manoeuvreren, in een zeer drukke haven als die van onze stad (bij de schipbrug 190 Meter breed, waarvan slechts een deel voldoende diep is voor zeeschepen), sterk af te raden. In de haven van Amsterdam kunnen veerponten zonder bezwaar gebruikt worden, omdat het vaarwater zeer breed is. Daar moeten, en kunnen ook, de zeeschepen voor de ponten uitwijken. In onze haven is dit uitgesloten. Het gebruik van een pontveer in onze haven is dubbel gevaarlijk, omdat het veer zo dicht gelegen is bij de ingang van de haven. Indien de ponten op een zodanige manier gebruikt zouden worden, dat **alle gevaar** buitengesloten is, wordt het nuttig gebruik van deze **overzetgelegenheid sterk gelimiteerd. De Kamer wil bovendien wijzen op de bezwaren, die verbonden zijn aan het maken van een haventje voor de ponten aan** weerszijden van de St. Annabaai, ongeveer ter plaats van de **bestaande schipbrug.**

De Kamer tekent volledigheidshalve aan dat de nota Schoorl uitgaat van de gedachte dat 'n „volledig" pontveer moet verwerken 150 auto's enz. en 2000 voetgangers per uur in één richting. De gemiddelde aanvoer volgens gegevens in de hierbesproken nota zou thans 115 zijn en de maximale aanvoer 240 auto's enz. per uur in één richting. De ponten zullen dan ongeveer 14 bij 28 Meter groot moeten zijn, plaats biedende aan 15 auto's/trucks en 200 voetgangers en wielrijders. Van 6 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds moeten 2 ponten in dienst zijn; de overige tijd één pont. Elke pont moet dus per uur 5 heen-en-weer reizen maken; van elke oever vaart dus **om de 6 minuten** een pont af.

Een pontverkeer voor een „beperkt" aantal voertuigen zal moeten verwerken 60 auto's enz. en 2000 voetgangers per uur in één richting. De grootte van deze ponten wordt niet vermeld. Zij zullen plaats moeten bieden aan 6 auto's, enz.

Het gevaar verbonden aan de hierbedoelde ponten kan naar de mening der Kamer niet vergeleken worden met dat verbonden aan de thans in gebruik zijnde 2 snelle motorbootjes voor personenverkeer, die van oever tot oever in een halve cirkel lopen.

Nog zij hier aangetekend, dat uit de nota Schoorl te zien is dat de aanschaffingskosten van een „volledig" pontveer **geschat kunnen worden op *f* 515.000.—** die van een „beperkte" veerdienst op *f* 187.500.—. De onderhouds- en exploitatiekosten plus afschrijvingskosten zijn uit de aard der zaak zeer hoog. (*f* 148.500.— resp. *f* 69.500 per jaar).

Oplossingen van nota Schoorl.

De Kamer brengt dus in haar gedachtengang de 4 oplossingen van deze nota terug tot de 2 volgende:

1. Hoge vaste brug op ongeveer 800 Meter ten noorden van de bestaande schipbrug gelegen en gecombineerd met een overzetgelegenheid voor personen en rijwielen ter plaatse van de tegenwoordige schipbrug.
2. Een nieuwe, meer op het landverkeer berekende schipbrug, ongeveer ter plaatse van de bestaande en gecombineerd met een overzetgelegenheid, alleen bestemd voor voetgangers en wielrijders.

Gegevens omtrent de tegenwoordige schipbrug.

Deze werd in 1932 wederom aan een grondige reparatie onderworpen. Van 1932 t/m 1936, dus in 4 jaren tijds, werd slechts ca. *f* 11.000 aan reparatiekosten uitgegeven. Dit bedrag wil de Kamer veel te gering voorkomen om een schipbrug, welke een zo druk verkeer te verdragen heeft, in goede staat te houden. De Kamer houdt bij het uitspreken van deze mening rekening met de **grondige** reparatie, welke in 1932 plaats had.

Op een desbetrefende vraag antwoordde de Directeur van O. W., dat hij **niet met zekerheid kon zeggen hoeveel** jaren de bestaande schipbrug bij goed onderhoud nog gebruikt kon worden. Hij sprak de mening uit dat zij wel van 2 tot 4 jaar meekon, en men moest niet verrast zijn, indien zulks nog enkele jaren meer 't geval zou zijn. Dit hing in de allereerste plaats af van het bedrag dat men jaarlijks aan haar onderhoud besteedde.

Gezien de toestand, waarin zij thans verkeert, mogen geen voertuigen met meer dan een maximaal gewicht van 3 ton de brug passeren.

Het rijvlak van de bestaande schipbrug is 4.20 Meter breed en de trottoirs elk 90 c.M. breed, tezamen 6 Meter.

Gegevens omtrent een nieuwe schipbrug.

Een nieuwe schipbrug dient een rijvloerbreedte te hebben van 5 Meter (dus 2 verkeersbanen) en trottoirs van 2 Meter breedte, tezamen 9 Meter breedte, geschikt voor voertuigen met een maximum gewicht van 6 ton.

De kosten van een ijzeren schipbrug werden ruwweg geschat op *f* 340.000.—; die van een houten schipbrug iets lager, zegge ***f* 325.000.—**; opritten en 2 reserve pontons inbegrepen. Algemeen was de Kamer van oordeel dat in verband met de sterke roestvorming op de eilanden in de Caraibische Zee en de daaruit voortvloeiende hoge onderhoudskosten, de bouw van een houten schipbrug sterk de voorkeur verdiende boven die van een ijzeren schipbrug. Als bijkomstige factor moge opgemerkt worden dat een houten brug binnen het Gebiedsdeel gebouwd kan worden, waardoor werk verschaft wordt.

De onderhoudskosten van een houten brug worden geschat op *f* 19.000 per jaar en de exploitatiekosten op *f* 14.000 per jaar, tezamen *f* 33.000 per jaar. De onderhoudskosten ad *f* 19.000.— voor een **houten** zijn te hoog geschat; de Kamer schat deze gemiddeld op *f* 10.000 per jaar.

De bouw van een nieuwe pontonbrug wordt geraamd op 1½jaar. De levensduur wordt in de nota Schoorl geschat op 25 jaar, doch indien het een houten schipbrug is, dient deze aanmerkelijk langer gesteld te worden.

Gegevens omtrent een vaste brug.

Uit het onderhoud met de Heren ten Brink en Schoorl is komen vast te staan dat de kosten van een vaste ijzeren brug geraamd mag worden op *f* 1.350.000.—, terwijl de kosten van de aanleg der toegangswegen aan weerszijden van de St. Annabaai op ***f* 500.000.—** geschat moeten worden, tezamen *f* 1.850.000.

Het is de bedoeling deze brug te bouwen lopende van onmiddellijk achter de tanks, welke geplaatst zijn op de heuvels achter de Werf Salazar der Curaçao Trading Company, naar een plaats op de heuvel achter de Nieuwe Werf (kolenwerf) der firma S. E. L. Maduro & Sons, waardoor zij in het verlengde komt te liggen van de Witteweg en Nieuwindtstraat, welke daartoe verbreed zullen moeten worden. De oprit aan de oostzijde der haven zou ongeveer achter de tennisbanen op Scharloo komen te liggen.

De brug zou 45 Meter boven de waterspiegel van de haven worden gebouwd. Volgens opgave van de Havenmeester ligt echter de top van de hoogste mast der verschillende toeristenschepen tot ruim 50 M. boven de waterspiegel.

Hieruit zou blijken dat een hoogte van 45 Meter boven de waterspiegel niet geheel voldoende is en deze minstens 55 Meter zou moeten bedragen.

Voor een vaste brug behoeven geen bedieningskosten te worden gerekend. **De onderhoudskosten worden geraamd** per jaar.

De bouw van een vaste brug wordt geraamd op 4 jaar, n.l. de voorbereidende werkzaamheden worden geschat op 1½ jaar, de bouw van peilers en brug eveneens 1½, terwijl de montering in één jaar kan geschieden. De levensduur wordt geschat op 50 jaar.

Gegevens omtrent de thans in gebruik zijnde 2 motorboten voor het personenverkeer.

De motorboten hebben elk *f* 17.000.— gekost. Zij zijn thans bijna 6 jaar oud. De onderhouds- en bedieningskosten komen per jaar op ca. *f* 5.000 te staan. Naar de Kamer vernomen heeft, zouden deze motorboten nu reeds niet meer in goede staat zijn. De Kamer acht het zeker niet uitgesloten dat wanneer jaarlijks een groter bedrag aan onderhoud besteed was geworden, de levensduur langer zou zijn geweest.

De jaarlijkse opbrengst der beide motorboten, thans in gebruik, bedraagt ca. *f* 6.000.—. Volgens de Havenmeester zou slechts 30% van de voetgangers van de**ze veerdienst** gebruik maken. De oorzaak zou liggen in de heffing van tolgeld.

Totale geraamde kosten.

Aanschaffingskosten:	
Nieuwe schipbrug	*f* 325.000.—
Vaste brug	*f* 1.850.000.—
Overzetgelegenheid 2 motorboten voor personenvervoer	*f* 35.000.—
Totaal	*f* 2.210.000.—

De jaarlijkse kosten zijn respectievelijk:

f 24.000; *f* 25.000; *f* 5.000 en totaal *f* 54.000.

Gezien de inkomsten van ons Gebiedsdeel spelen de jaarlijks terugkerende kosten geen overwegende rol. De kapitaalsuitgave is echter zeer hoog.

Gegevens omtrent het verkeer.

Uit de nota Schoorl blijkt dat het aantal auto's/trucks, dat in beide richtingen de schipbrug passeerde, in 1929 **per etmaal** gemiddeld 1500 bedroeg, terwijl in 1936 dit gegeven reeds tot 4000 was opgelopen, waarbij in aanmerking dient te worden genomen dat in die tussentijd de tol werd afgeschaft.

In 1930 werd na grondige studie van de verkeerstoestanden als conclusie vermeld, dat in de toekomst zal zijn te rekenen op een **maximum** autoverkeer van 100 per uur in één richting. In September 1936 zou dit cijfer volgens opname van de Havenmeester reeds tot 240 zijn aangegroeid. Het **gemiddelde aantal** bedroeg in die maand 115.

Er zijn thans op ons eiland in totaal: 2068 motorrijtuigen.

(Vergeten mag niet worden het aantal (plm. 2200) fietsen) Red. Am.)

Vermelding verdient dat bij het enigszins lang openstaan der tegenwoordige schipbrug, evenals zulks het geval zal zijn met de nieuw te bouwen schipbrug, een zeer groot aantal auto's, autobusjes en vrachtauto's aan weerzijden der brug moeten wachten, waar feitelijk geen voldoende parkeerruimte aanwezig is. Zowel op het Brionplein als op de Handelskade is de toestand bij het enigszins lang openstaan zeer moeilijk en men vraagt zich af hoe het zal worden, indien — zoals redelijkerwijs te verwachten is — zowel het scheepvaartverkeer als het landverkeer toeneemt.

Vaak gebeurt het nu al aan de Otrabanda-zijde dat de rij der wachtende autobusjes reikt tot op de brug over het Rif, waardoor er daar slechts ruimte overblijft voor één passerende auto. Het hoekhuis bij de brug belet het uitzicht van de van het Brionplein komende auto's. Aanrijding op de brug behoort dan ook niet tot de onmogelijkheden.

De auto's enz., komende zowel van de de Ruyterkade als de Prinsenstraat en de Heerenstraat en die niet de brug over moeten, moeten toch over de Handelskade gaan, waardoor niet alleen deze kade sterk overbelast wordt, maar zij bovendien vaak aan het eind dier kade bij de Club de Gezelligheid opgehouden worden en wel vooral op het moment **dat** de brug sluit. Dan wordt aan de wachtende auto's, zowel aan de Otrabandazijde als aan de Punda-zijde, de voorkeur tot doorrijden over de brug gegeven. Het gevolg is dat het verkeer, bestemd om aan de Punda zijde te blijven, veel tijd verliest en de Handelskade meer dan vol is; de rijen wachtende auto's reiken vaak tot op het de Ruyterplein. Met het oog daarop dringt de Kamer er bij Uwe Excellentie op aan — gelijk zij dat reeds heeft gedaan in haar schrijven dd. 26 November j.l., waarop tot nu toe geen antantwoord is ontvangen — dat de de Ruyterkade wederom voor het tweerichtingsverkeer beschikbaar gesteld wordt, evenals de Columbusstraat.

Overigens meent de Kamer dat het verhoogde gedeelte der Handelskade smaller gemaakt kan worden, zodat er voldoende ruimte op het rijvlak der kade vrij komt om langs het verhoogde gedeelte auto's te laten parkeren, die naar de Club de Gezelligheid gieren en niet zoals thans achter elkaar staan, waar**door heel veel ruimte verloren gaat. Er is in Punda groot gebrek aan parkeerruimte.**

Het verhoogde gedeelte der kade heeft een breedte van ruim 8 Meter, hetwelk niet alleen gebruikt wordt door een betrekkelijke geringe hoeveelheid geloste goederen van schoeners en lichters, maar ook door onregelmatig geparkeerde auto's.

Het rijvlak der kade (geschikt voor 3 rijen auto's), is ruim 7½ Meter breed. De rij langs het trottoir is bestemd voor de auto's enz., die de brug over moeten, de rij daarnaast (dus de middelste) voor de auto's die de brug niet willen passeren, maar via de Breedestraat aan de Punda-zijde der stad blijven en de 3e rij en (dus langs het verhoogde gedeelte) wordt doorgaans ingenomen door parkerende auto's.

Gegevens omtrent het scheepvaartverkeer.

De nota Schoorl vermeldt op bldz. 6 dat er ongeveer 6500 schepen per jaar de St. Annabaai „invaren".

De Kamer ontving de volledige cijfers van de Havenmeester ten aanzien van de binnengekomen en vertrokken stoom- en zeilschepen:

We ontlenen hieraan:

Jaar	Binnengek. stoomschepen	Binnengek. Zeilschepen
1912	410	1018
1918	248	1497
1919	384	1294
1920	578	1066
1925	2129	1340
1930	5928	1763
1931	4906	1289
1932	4813	1066
1933	5203	1222
1934	5150	1336
1935	5303	1574
1936	5535	1876

Ongeveer hetzelfde aantal geldt voor de vertrokken schepen.

Hierbij moet vermeld worden, dat de schipbrug niet voor elk aankomend of vertrekkend zeilschip open gaat. In vele gevallen wachten kleine zeilschepen vóór de brug totdat zij voor een binnenkomend of uitgaand stoomschip opengaat en maken van die gelegenheid dan gebruik om binnen te komen of te vertrekken.

De Havenmeester schat dat van de 16 tot 18 keren, dat de brug per dag opengaat, zulks gemiddeld 4 maal geschiedt voor zeilschepen, lichters en Gouvernementsvaartuigen.

Het hoogtepunt van de binnenkomende en vertrekkende schepen in de geschiedenis van onze haven is het jaar 1930. Daarna zette de depressie in, doch uit de stijgende cijfers is af te leiden dat wellicht 1937 reeds wederom dezelfde hoogte zal bereiken. Daarna is met grond te verwachten dat het hoogtepunt van 1930 overtroffen zal worden. De Havenmeester meent de toename van het scheepvaarverkeer op 10% per jaar te mogen schatten. Zelfs al zou deze schatting aan de optimistische kant zijn — het zou b.v. 5% kunnen zijn — dan blijkt daaruit nog, dat de toestand moeilijker zal worden.

Er gaan in de pers wel eens stemmen op om de Scheepvaart terwille van het autoverkeer nog meer te binden als thans het geval is. De Kamer meent daartegen sterk stelling te moeten nemen. De goede naam van onze haven moet ten allen tijde gehandhaafd blijven.

Het openstaan der brug.

Uit de nota Schoorl blijkt dat uit de waarnemingen van begin 1936 volgt, dat per etmaal de brug **13½ keer werd geopend** met een totale openingstijd van **5 uur 37 minuten** (337 minuten) en een gemiddelde openingstijd van 25 minuten (13½ × 25 is 337 minuten).

Uit gegevens over begin 1936 van de Havenmeester blijkt, dat de brug gemiddeld per etmaal 16,6 × geopend werd met een tijd van **4 uur 39 minuten** (279 minuten). Deze verbetering zou moeten worden toegeschreven aan een betere bediening van de schipbrug.

Bij de huidige scheepvaart moet volgens nota Schoorl met een totale openingstijds van minstens 4 uur per etmaal rekening worden gehouden.

Echter bedroeg in Maart 1936 de maximum openingstijd der brug **6½** uur en de minimum openingsduur **3 uur en 12 minuten** per etmaal. In deze maand was de brug slechts 5× meer dan een half uur open en 87 × minder dan 10 minuten.

Gedurende een vergadering onzer Kamer verklaarde de Havenmeester dat gedurende de daguren n.l. tussen 6 v.m. en 6 n.m. de brug momenteel **gemiddeld 3½ uur** openstaat. De meeste schepen vertrekken des **middags.**

Aangezien de Kamer van mening is, dat de gegevens omtrent het openstaan der brug geen juiste kijk verschaft op het ongerief, dat de bevolking door het openstaan der brug ondervindt, verzocht de Kamer de Havenmeester haar een opgave van een maand, waarin het openstaan der brug van 6 uur v.m. tot 8 uur v.m. te zien is, alsook van 8 tot 12 uur 's middags, verder van 12 tot 7, van 7 tot 12 uur 's nachts, en van 12 uur 's nachts tot 6 uur 's morgens.

Uit deze gegevens zou blijken dat de **brug in November 4 uur en 29 minuten** per etmaal openstond en van 6 uur 's morgens tot 7 uur 's namiddags **gemiddeld 3½ uur,** hetgeen vrijwel overeenkomt met hetgeen de Havenmeester op de vergadering onzer Kamer verklaarde. Het maximum aantal uren, dat de brug openstond, bedroeg in November 6 uur en 2 minuten, en het minimum 2 uur 43 minuten.

In de nota Schoorl wordt opgemerkt dat de brug ruim 2 uur per etmaal voor de scheepvaart gesloten is, en wel verdeeld over 7-tal tijdsvakken (variërend van 15 tot 30 minuten). Dit is thans niet meer geheel juist.

De gemidelde openingstijd liep terug van 5 uur 37 minuten tot 4 uur 29 min., hetgeen wel voor een deel verband zal houden met het minder aantal binnengekomen en vertrekkende schepen in 1936 dan in 1930.

Toename van het scheepvaartverkeer is — nu er tekenen van verbetering in de gehele wereld te bespeuren vallen — zeker te verwachten.

Afstanden.

De afstand Hotel Americano/Club de Gezelligheid bedraagt via de vaste brug ongeveer 3½ K.M., dus ongeveer 7½ minuut rijden, terwijl de rit Hotel Americano/Club de Gezelligheid rond het Schottegat ongeveer 25 á 30 minuten duurt,

Resumé.

Het algemeen gevoelen der Kamer is dat de verbinding tussen de beide delen **onzer stad** — niettegenstaande de gegevens aantonen dat de gemiddelde openingsduur de laatste jaren door een snellere bediening der brug ietwat verminderd is — onbevredigend is. Wanneer die onbevredigende toestand zo niet geheel dan toch voor een flink deel door het bouwen van een nieuwe schipbrug wegenomen kon worden, was de oplossing van het vraagstuk niet moeilijk. Immers, de kosten daarvan kunnen zonder groot bezwaar door ons Gebiedsdeel gedragen worden. **De Kamer is echter eenparig van mening dat zij geen definitieve verbetering met zich medebrengt.** Zij zal slechts een zeer lichte verbetering brengen in de bestaande toestand, omdat de wachtende auto's na het sluiten der brug onmiddellijk in een dubbele rij de brug mogen passeren. Deze lichte verbetering in het oponthoud zal spoedig te niet gedaan worden door een toename van het scheepvaartverkeer, welke natuurlijk ten gevolge heeft dat de gemiddelde openingsduur per dag vergroot wordt. Zij brengt ook geen verbetering in de toestand aan weerszijden der brug. Te verwachten is bovendien — gelijk reeds gezegd is — dat het landverkeer zal toenemen. De nota Schoorl stelt dan ook geen noemenswaardige verbetering door de bouw van de nieuwe schipbrug in uitzicht. (Op bl. 9 zegt zij: „de wachttijden der auto's zullen — vergeleken

met nu — niet veel kunnen verminderen".) Alleen geeft deze nota nog in overweging om een signaalinstallatie op goed gekozen punten der toegangswegen naar onze stad op te stellen, opdat de auto's, enz. daarvan kunnen aflezen of het tijd wint rondom het Schottegat te rijden dan wel bij de brug te wachten. Deze installatie kan ook bij de thans in gebruik zijnde schipbrug ingesteld worden, zij helpt iets, doch niet veel om de onbevredigende toestand te verlichten.

De enige oplossing om aan deze toestand een eind te maken is de bouw van een vaste ijzeren brug. De kapitaalsuitgave is echter zeer hoog, n.l. *f* 1.850.000.—; de onderhoudskosten selchts *f* 25.000 per jaar.

Deze kapitaalsuitgave zou gemakkelijk te verantwoorden zijn, indien de omstandigheden van ons Gebiedsdeel van die aard waren, dat een blijvende, regelmatige economische ontwikkeling — menselijkerwijze gesproken — verzekerd ware. Dan zou men ook de volgende generatie met een gerust geweten een deel daarvan kunnen laten dragen. Zulks is evenwel niet het geval en daarin ligt juist de moeilijkheid om de meest juiste beslissing in dit vraagstuk te geven.

Indien de tijdsduur van de tegenwoordige voorspoed — de „ups and downs" gedurende deze welvaartsperiode ter zijde gelaten — nog op slechts 10 jaar geschat mag worden, gelijk wel eens beweerd wordt, dan is een uitgave van *f* 1.850.000 moeilijk te verantwoorden. Immers, de bouw van een dergelijke brug zal 4 jaren in beslag nemen, zodat er nog slechts 6 paren van deze welvaartsperiode overblijven, vermeerderd met enkele jaren van sterk teruglopende economische verhoudingen, totdat ten slotte een toestand onstaat, welke veel zal gelijken op die, welke hier voor de oprichting der olieraffinaderij bestond. Om terwille daarvan — zegge 6 jaar — een bedrag van *f* 1.850.000.— uit te geven, lijkt uit een economisch oogpunt niet te verdedigen, vooral niet waar nog zoveel op allerlei gebied dient te worden gedaan. In zulk een geval zou het de schipbrug hun veroorzaakt, gedurende de 6 resterende jaren te laten dragen.

Indien echter de tijdsduur van de tegenwoordige voorspoed door bevoegde instanties op aanzienlijk langer geschat worden dan 10 jaar, b.v. 20 jaar, dan meent de Kamer dat **onmiddellijke bouw** volkomen verantwoord is. Na afbouw resteren dan nog 16 jaar, een tijdvak te lang om de bestaande onbevredigende toestand, die vrij zeker in de komende jaren nog slechter zal worden, te bestendigen, terwijl — last but not least — de kapitaalsuitgave onder die omstandigheden als gerechtvaardigd mag worden beschouwd.

De vraag doet zich verder voor, welke verbindingen er tussen Otrabanda en Punda moeten bestaan, **naast de eventueel te bouwen vaste ijzeren brug.**

De Kamer heeft deze vraag zeer uitvoerig bestudeerd en zij is daarbij tot de conclusie gekomen dat handhaving van een schipbrug op de tegenwoordige plaats, geassisteerd door 2 snelvarende motorboten voor voetgangers en wielrijders, zeer bepaald noodzakelijk is. Ook de nota Schoorl komt tot die conclusie (blz. 14). De hoofdverkeersader onzer stad loopt van de Breedestrat (Otrabanda) over de schipbrug naar de Breedestraat (Punda). De handel in Punda, door alle eeuwen heen, het centrum onzer stad, heeft behoefte aan deze oeververbinding en het gaat sterk tegen zijn belangen in, dat zij verbroken wordt. Het is voor de handel een onafwijkbare eis dat hij te allen tijde de allerbeste verbindingen met alle delen der stad heeft en behoudt. Het scheppen van een nieuwe verkeersweg, gelijk met de bouw van een vaste ijzeren brug het geval zal zijn, gepaard aan een **gelijktijdige verbreking** van de bestaande hoofdverkeersader onzer stad, zal ongetwijfeld verplaatsing van een deel van dit handelscentrum tengevolge hebben, hetgeen noch nodig noch raadzaam is. Wordt echter de hoofdverkeersader onzer stad, die in de loop der eeuwen aldus ontstaan is, niet kunstmatig gebroken en dus gehandhaafd, dan zal — ook al komt er een nieuwe verkeersweg door de bouw van de vaste ijzeren brug — zich een deel van de handel niet zo gemakkelijk verplaatsen.

Nogmaals resumerende komt onze Kamer dus tot de conclusie:

1. dat in allereerste plaats de mening van bevoegde instanties ingewonnen moet worden omtrent de alsnog te verwachten duur dezer welvaartsperiode. Wijzen de ingewonnen inlichtingen uit, dat deze nog slechts op zegge 10 jaar geschat mogen worden, dan vervalt het plan tot de bouw van een vaste ijzeren brug. Blijkt deze op zegge 20 jaar geschat te mogen worden, dan dient met de bouw onmiddellijk een aanvang te worden gemaakt.
2. dat de Kamer zich geen juist beeld heeft kunnen vormen van de werkelijke toestand van de tegenwoordige **schipbrug**, noch van de kosten, die eraan verbonden zijn, om haar in goede staat terug te brengen, doch dat zij geneigd is aan te nemen dat de brug alleen met zeer hoge kosten afdoende gerepareerd kan worden en dat zij dan nog niet geheel aan de te stellen eisen van het tegenwoordige verkeer zal voldoen; dat zij daarom meent te mogen adviseren om een onmiddellijke aanvang te maken met de bouw van een nieuwe houten schipbrug.
3. dat tot de bestelling van 2 nieuwe motorboten, meer geeigend voor 't vervoer van voetgangers en wielrijders, dan de thans in gebruik zijnde, moet worden overgegaan.
4. dat onmiddellijk overgegaan dient te worden tot verbreding van het rijvlak der Handelskade door versmalling van het verhoode gedeelte der kade.
5. dat het gedeelte der de Ruyterkade tussen de Koningin Wilhelminabrug en het de Ruyterplein, alsook de Columbustraat, wederom voor een 2-richtingsverkeer opengesteld moet worden.
6. dat ten spoedigste de in de nota Schoorl bedoelde signaal installatie aangebracht dient te worden.



EEN GELUKKIGE MOEDER. De bekoorlijke Hertogin van Kent glimlacht gelukkig tegen haar eerstgeboren baby, de kleine Prins Eduard, die pas een zusje gekregen heeft.

ALGEMEEN POLITIEK OVERZICHT.

Wanneer men niet zich laat overbluffen door grote woorden en de snoevende radiorede's over het succes van een vierjaren-plan of door de massasuggestie, waaronder het Duitse volk reeds vier jaren lang opmarcheert; maar wanneer men naar de werkelijke effecten ziet, dan kan men niet spreken van een gelukkig Nazi regime.

Ongetwijfeld heeft het nationaal socialisme aan het Duitse volk een sterk zelfbewustzijn gegeven, wat wel nodig was na de vernederende vredesvoorwaarden van Versailles en de geweldige druk waaronder het verslagen Duitsland leven moest.

Maar de bezetting van het Rijnland, de herstelling van de vloot en de hernieuwing van het leger hebben machtig werk geleverd voor de hoera-stemming, maar practische resultaten voor het Duitse economische herstel hebben deze daden niet gehad. Integendeel de financiële lasten werden er ontzettend door verzwaard.

Op de laatste rijksdag kon Hitler dan ook niet meer met verrassingen komen. Het laatste wat van Versailles was overgebleven was de schuldvraag van de oorlog, welke aan Duitsland toegewezen was en het maakte weinig indruk dat Duitsland deze van zich afwees.

Van meer belang was de erkenning, dat het totale gemis aan grondstoffen Duitsland moest doen uitzien naar Koloniën.

In de laatste weken is daarover druk gesproken in Engeland, maar in de laatste dagen is in het Engelse parlement de aandacht gevraagd voor deze onderhandelingen en de oppositie tegen teruggave van Koloniën aan Duitsland was zo sterk, dat de Engelse regering heeft moeten verklaren, dat er geen sprake was van onderhandelingen, alleen van bespreken. En er werd ten slotte een motie aangenomen, dat het parlement er kennis van genomen had, dat ondanks de eisen van Duitsland om koloniën, de Engelse regering niet overwogen heeft, noch overweegt noch zal overwegen een overgave van Koloniën aan Duitsland.

Evenmin is Duitsland geslaagd in het nationaliseren van de Evangelische kerk zoals wel gebleken is uit een nieuwe verordening van Hitler. De telegrammen van Zaterdag l.l. maakten melding van een nieuw decreet wat nu Maandag l.l. zou verschijnen over de Kerkelijke aangelegenheden. En volgens de telegrammen maakten zich de Protestantse en Katholieke leiders al ongerust over de komende dingen.

Thans is dat decreet verschenen en het betreft alleen de Evangelische kerk en het houdt verders eerder een erkenning in van de onmacht van het Duitse Rijk in deze zuiver-kerkelijke aangelegenheden.

Men weet hoe van het begin af de Nazis getracht hebben ook de Kerk gelijk te schakelen. Het gelukte met de politieke partijen, met de Vrijmetselaars en andere organisaties, maar de Kerken weigerden en boden een geweldige tegenstand.

Dadelijk nadat Hitler de macht in handen had, heeft hij getracht tot een overeenkomst te komen met de Katholieke Kerk in Duitsland. Hij sloot een Concordaat met de H. Stoel waardoor de belichaming der politieke macht van het Duitse katholicisme, de Centrumspartij, verdween, en de katholieke geestelijke die de nazi's minder als zieleherder dan als politieke redenaar beschouwden en duchtten, van het podium der vergaderzalen werd teruggewezen naar de preekstoel van zijn kerk.

Het nationaal-socialisme was klaarblijkelijk de mening toegedaan dat de Duitse Katholieken niets meer te wensen overbleef, wanneer zij maar hun eigen kerk en hun eigen geestelijken hadden en hun eredienst ongestoord konden uitoefenen. De meeste nazi's begrepen niet — en begrijpen vandaag aan de dag nóg niet — dat de Katholieke Kerk, zodra het nationaal-socialisme minder een politiek stelsel werd dan wel een „Weltanschauung" verplicht was om protest aan te tekenen. Het nationaal-socialisme dat het Concordaat als een zeer soepele methode van gelijkschakeling beschouwde, en de Kerk die in het zelfde Concordaat niet meer dan een omschrijving harer plichten tegenover de staat, alsmede de erkenning harer onvervreemdbare rechten door de staat kon zien, kwamen ook na langdurige onderhandelingen niet tot overeenstemming.

Sindsdien heeft het Derde Rijk alle relaties met de Katholieke Kerk practisch verbroken. Alles wat de Kerk ondernemt buiten het verkondigen van de geloofsleer en het toedienen der sacramenten om, wordt gebrandmerkt als politiek en op die grond met alle machtsmiddelen onderdrukt. Van boven af kan men, bijvoorbeeld door ambtenaren of rijkscommissies, de Kerk die haar eigen Hierarchie heeft, geen bepaald regiem opleggen. Men tracht daarom haar invloed te fnuiken en het vertrouwen dat door de gelovigen in haar gesteld wordt, op allerlei wijzen te ondermijnen.

Met het protestantisme dacht het nationaal-socialisme minder moeite te hebben dan met het katholicisme. De Duitse Evangelische Kerk was als staatskerk zeer nauw met de regering verbonden, zij bezat geen wereldlijke vertakking of een in het buitenland gevestigde, niet gelijk te schakelen Paus, en ten slotte waren er sterke stromingen merkbaar die het Duitse protestantisme wilden aanpassen bij de nationaal-socialistische „Weltanschauung".

Zonder dat de Duitse Christenen ooit door de machthebbers van het Derde Rijk officieel erkend werden, genoten zij toch hoge bescherming, en de Rijksbisschop dr. Müller die aanvankelijk geroepen was om orde te brengen in de Duitse Evangelische Kerk, konden zij gedurende geruime tijd een der hunnen noemen. Hun toeleg slaagde echter niet. Rechts van de Duitse Christenen formeerde zich het brede front der Belijdeniskerk welke zich tegen elke „Massregelung" door de staat verzette. Links van hen stond de inerte massa van protestanten die er niet aan dachten het Oude Testament als een Joods maaksel te verloochenen en zichzelve tot de volgelingen van een arische Christus uit te roepen. Het resultaat was **ten slotte dat er geen protestantse eenheid** ontstond, doch dat integendeel drie onverzoenlijke legers het Duitse volk meer dan te voren verdeelden.

Toen heeft de nationaal-socialistische staat machtiger dan ooit ingegrepen in het Duits protestantisme. Staatscommissies werden met uitgebreide volmachten toegerust en over de hoofden deze commissies heen bestuurde iMinister Kerrl de Duitse Evangelische Kerk. De Belijdeniskerk werd onder censuur gesteld en wettelijke verordeningen bepaalden met mathematische zekerheid dat zij binnen enkele tientallen jaren uitgestorven zou moeten wezen.

Maar de Nazi's hebben ook hierin gefaald.

De vorige week werden deze commissies ontbonden.

Het is niet mogen gelukken, zo verklaarde het Duitse Radiobericht, hiermede eenheid te brengen in de Evangelische Kerk.

En daarom heeft Hitler een nieuwe bepaling gemaakt, dat de Kerken zelf een synode zullen kiezen.

In zekere zin heeft de Kerk hierdoor in naam althans eigen vrijheid gekregen: wat de practijk worden zal, zullen we moeten afwachten.

Gelijk von Ribbentrop thans in Engeland is om de opinie daar gunstig te stemmen voor de teruggave van koloniën, zo is Dr. Wiesner, het hoofd van de Oostenrijkse monarchisten daar om het herstel der Habsburgers voor te bereiden.

De non-interventie-commissie is steeds nog aan het worstelen door de moeilijkheden heen om iets te kunnen bereiken ter voorkoming van het verlengen der Spaanse burgeroorlog.

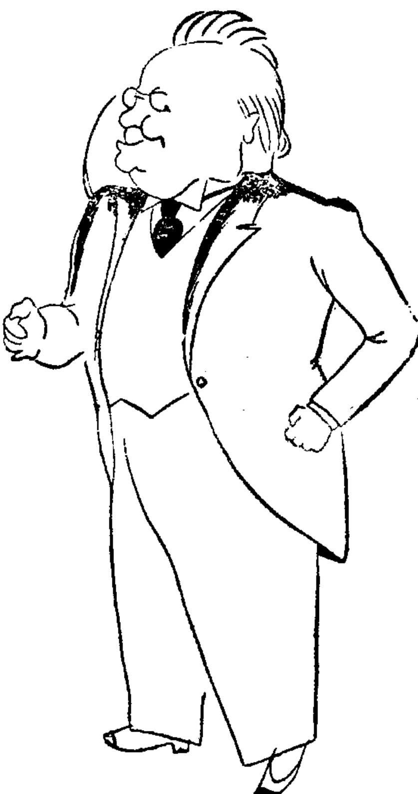
De Nationalisten blijven hier sterk in het offensief. Barcelona en Valencia worden geregeld gebombardeerd en de val van Almeria wordt spoedig verwacht en dan is Valencia aan de beurt.

Onder de Roden zelf schijnt zulk een onenigheid te zijn dat deze wel de voornaamste oorzaak is van hun nederlagen.

Als gevolg hiervan heeft ook MacDanald, de leider der conservatieven in het Engelse parlement gevraagd of de Engelse regering niet de tijd gekomen acht om de regering van Franco te erkennen.

Ook was er een bericht dat de Paus onderhandelt met de regering Franco. In hoever dit waar is, weten we niet, wel is de Nuntius bij de Valencia-regering reeds enige tijd op verlof.

De communisten in Europa beginnen thans een activiteit te ontplooien van originele, maar o.i. onschuldige aard. Boven Wenen en Berlijn is dezer dagen een luchtschrijver verschenen die in rook het communistische embleem van sikkel en hamer boven in wolkenletters neerschreef. Vooral in Duitsland is men vreselijk over een dergelijke brutaliteit geergerd. Politievliegtuigen werden op de boosdoener afgestuurd maar deze verdween in de richting van Tsjecho-Slowakije.



Litwinoff.

De zuiveringsactie in Rusland heeft dezer dagen Litwinoff, commissaris voor buitenlandse zaken ontslagen van de meeste zijner posten.

Litvinoff was volgens Stalin de voornaamste diplomaat uit zijn staf. Litvinoff werd langzamerhand op de achtergrond gedreven sinds de jongste massaveroordeling van de Trotsky-samenzweerders, gedurende welke processen zijn naam op de voorgrond genoemd werd. De thans optredende commissaris voor buitenlandse zaken is Krestinski, die de man van de toekomst in Rusland is.

Uit Mexico komen verblijdende berichten. Daar hebben de Katholieken van Vera Cruz door een krachtig gezamenlijk optreden hun kerken weten open te krijgen.

We hebben de vorige week reeds melding gemaakt van een opstandige beweging, die de Kerken met geweld opende. Voor 't eerst sinds 1924 hebben thans de Katholieke kerken in de omtrek de deuren weer geopend om de gelovigen te ontvangen. De laatste tijd is de drang op de regering zó groot geworden, dat zij, om een uitbarsting te voorkomen, er in heeft moeten toestemmen dat enkele kerken weer in ere zullen worden hersteld. President Cardenas zal zich binnenkort naar het district begeven waar het godsdienstconflict tot een climax gekomen is, om te trachten een bevredigende oplossing te vinden. Ondertussen hebben de autoriteiten opdracht gekregen zo bezadigd mogelijk te werk te gaan, en vooral niet gewelddadig in te grijpen.

De Katholieken beloofden dat zij geen enkele demonstratie zullen houden in afwachting van de ontwikkeling der overeenkomstvoorbereidingen.

BUITENLAND.

DE JUISTE BESTRIJDING VAN HET COMMUNISME.

De oorzaken moeten verdwijnen.

De „Osservatore Romano" wijdt aan de kwestie der juiste bestrijding van het communisme een hoofdartikel, dat enige zeer opmerkelijke conclusies bevat. Het artikel begint met de verklaring, dat het streven der armen en arbeiders naar verbetering van hun positie tegen de rijken niet als communisme beschouwd kan worden.

Van de andere kant is zeker tegenover een bolsjewistisch communisme, zoals dat thans in Spanje huishoudt, elke „niet-inmenging' niet slechts verkeerd, doch rechtstreeks schuldig.

Elke doeltreffende bestrijding van het communisme moet zich in de eerste plaats tegen de oorzaken daarvan richten. „Practisch bestrijdt men het communisme het beste, door die sociale verhoudingen op de juiste wijze te ordenen, welke revoluties veroorzaken en deze dikwijls ook rechtvaardigen. Dat wil zeggen: de misstanden moeten verdwijnen, die het gehele sociale leven vergiftigen, die het aanzien van het wettig gezag neerhalen en de wetten drukkend maken. Elke woekerachtige rijkdom, die ontstaat uit het bloed der arbeiders en het leven der anderen in gevaar brengt moet onmogelijk gemaakt worden. In deze strijd moeten alle uitersten vermeden worden: het leidt ongetwijfeld niet tot geluk, wanneer het kapitalisme op zodanige wijze bestreden wordt, dat ook het eerlijke eigendomsrecht er door aangetast wordt. Het leidt niet tot geluk, wanneer men bij de bestrijding van het liberalisme de natuurlijke en de burgerlijke vrijheid vernietigt."

De Christen staat tussen communisme en fascisme. Zijn doel moet zijn de overwinning van het onrecht te verhinderen en de miskenning der deugd mogelijk te maken. „Zodra men niet meer in staat is onderscheid te maken tussen goed en kwaad, gaat men rechtstreeks de burgeroorlog tegemoet". Zover is het thans gekomen. Men moet weer tot het inzicht komen, dat de volkeren niet zonder gerechtigdheid kunnen leven. Men moet zich wederom bewust worden, dat het zo vaak miskende Christendom niet slechts voorwaarde is voor een eeuwig leven, doch ook voor een menswaardig bestaan op aarde.

Wanneer het communisme thans de gehele beschaafde wereld bedreigt, dan is dat een gevolg van de afdwaling van de beginselen van het Christendom. Elke doeltreffende bestrijding van het communisme moet derhalve daarin bestaan, dat de werkelijke levenswaarden wederom tot activiteit gebracht worden. De laatste tientallen jaren hebben een algemene onkerstening gebracht, God is geheel uit het openbare leven verwijderd. Wij moeten terugkeren op de weg en in de hervatting van een waarachtig Christelijk leven heil zoeken.

CURACAO.

R. K. PADVINDERSVERENIGING ST. THARCISIUSGROEP CURAÇAO.

Bijeenkomsten:

Vrijdag 19 Febr. 4.00 — 5.00 Snippen en Zwaluwen.

Zaterdag 20 Febr. 2.00 Verzamelen, voor een flinke Verkennerstocht.

We spreken het Hijgend Hert nog eens aan en huppelen de weg op naar...

In lange tijd niet gezien.

In ieder geval Spoorzoeken, eisen afleggen en zwemmen. Je zorgt als flinke verkenner natuurlijk dat je alles bij de hand hebt. Reken maar uit. Om zes uur zijn we thuis.

Dienstpatrouille: Reigers, Zaterdagmorgen 8.30. Hou de thermometer van de winstpunten op Fahrenheit. Het gaat goed.

De jongens die de eis koken willen afleggen, verwacht ik vóór Zaterdag even bij me. Zo ook de lui voor Verkennerspas en Compas.

Je krijgt nu de kans, grijpt ze met twee handen aan. Denk aan de belofte van 13, rond de rode vlam. Waar blijven de O S L O -mannetjes.

Stroovuren ben jullie, even opvlammen, veel lawaai en dan dood als een pier, dat is geen Verkennersmanier.

Wie kent het Zoeloekafferalphabet???

Hier je linker en ik meen het,

Hopman.

De Gouvernementsmiddelen.

Geeft de Staat Januari van onze Gouvernementsmiddelen een zuiver beeld, hoe het jaar worden zal, dan 't er slecht uitzien.

Maar we geloven het niet.

Van verschillende belastingen, als inkomstenbelasting enz., komt het leeuwendeel binnen over andere maanden, terwijl b.v. invoerrecht geen opvallende daling vertoont.

Aan belastingen kwam in Januari binnen *f* 378.882, terwijl dit bedrag in 1936 *f* 435.685 bedroeg en de raming *f* 439.950 bedraagt.

Ook de overige inkomsten waren laag: *f* 186.577 tegen *f* 201.888 in Jan. 1936, terwijl de raming *f* 223.135 is.

Aan totaal werd ontvangen *f* 565.459, hetgeen *f* 72.114 minder is als in Jan. 1936 en bijna 100.000 beneden de raming. Een volgende maand beter!

Luchtposttarieven.

Argentinië	*f* 0.50
Bahamas	0.55
Bolivie	0.45
Brazilie	0.50
Brits Guiana	0.30
Brits Honduras	0.40
Canada	0.45
Canal Zone	0.25
Chili	0.40
Columbie	0.30
Costa Rica	0.30
Cuba	0.40
Dominikaanse Republiek	0.40
Ecuador	0.25
Frans Guiana	0.30
Guatemala	0.40
Haiti	0.40
Honduras	0.40
Jamaica	0.35
Leeward Island	0.35
Mexico	0.40
Nicaragua	0.40
Panama	0.25
Paraguay	0.50
Peru	0.45
Porto Rico	0.35
San Salvador	0.40
Suriname	0.35
Trinidad	0.25
Verenigde St. van N. Amerika	0.40
Uruguay	0.50
Virginische eilanden	0.35
Venezuela, La Guayra en Maracaibo	0.10
Venezuela, overige plaatsen	0.20
Windward Islands	0.35

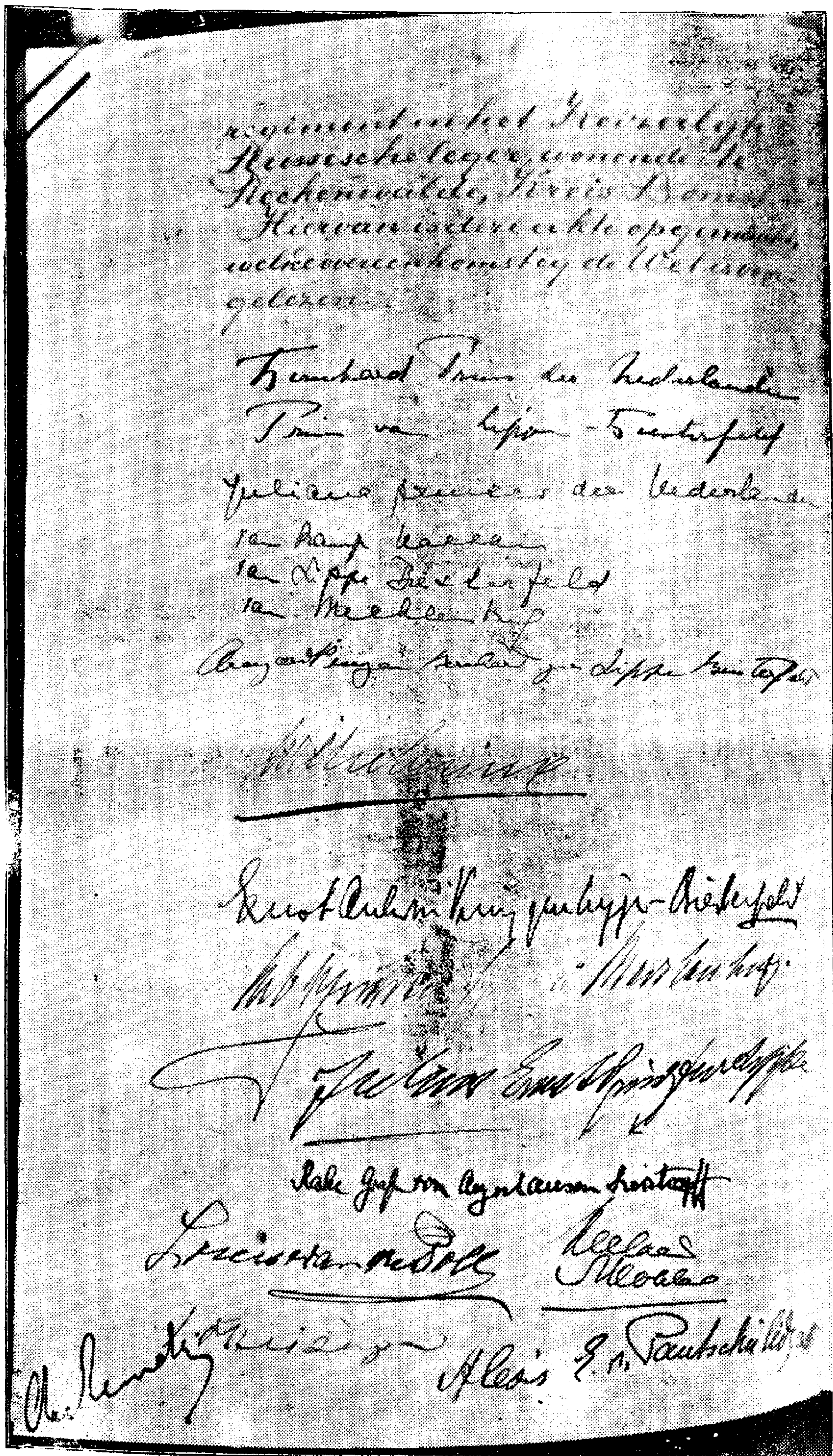
Voor brieven bestemd voor andere dan de bovengenoemde landen, per luchtpost via de Verenigde Staten van Noord Amerika te verzenden, moet boven het voor een brief naar de Verenigde Staten bekrekend luchtrecht, het gewone port worden voldaan. Deze brieven worden per luchtpost verzonden naar New-York, van waaruit doorzending per gewone post plaats vindt.

Het tarief voor stukken in het binnenlands verkeer bedraagt voor een gewicht tot en met 10 gram 10 cent en voorts voor elk volgend gewicht van 5 gram of restend gedeelte van 5 gram 5 cent daarboven.

Overtreding Opium-Verordening.

Wegens overtreding van de Opium-Verordening werd door de Politie procesverbaal opgemaakt tegen de 38-jarige Chinees F.

Bedoelde Chinees werd door een bewaker van de C.P.I.M. alhier aangetroffen in het bezit van een kleine hoeveelheid ruw opium.



EEN HISTORISCH DOCUMENT. — De ondertekeningen onder de acte van het huwelijk van Prinses Juliana en Prins Bernhard.

Waarschuwing

De Koloniaal Ontvanger waarschuwt hierbij de gezamenlijke belastingschuldigen wegens **Inkomsten**-belasting over 1936/37, dat het drie-vierde gedeelte van genoemde belasting invorderbaar is geworden op **30 Jan. 1937** en verzoekt hen, ieder voor zooveel hem betreft, de betaling daarvan zoo spoedig mogelijk te zijnen kantore te doen.

Curaçao, den 16n Febr. 1936

Het toelaten van vreemdelingen.

In de laatste vergadering van de Kamer van Koophandel werd het volgende medegedeeld.

Een Poolse schoenmaker, die zich zes jaar geleden op Curaçao vestigde, wist zijn zaak zódanig uit te breiden, dat hij thans een werkplaats heeft waar 25 Curaçaose arbeidskrachten een bestaan vinden. Deze man, die hier gekomen is met weinig middelen, is thans in veel betere financiële omstandigheden en wenst zijn vrouw en kinderen uit Polen te laten overkomen. Om te beginnen wenste de betrokken zijn dochter van dertien en zijn zoon van zeventien jaar oud te laten komen om dan daarna zijn vrouw met nog enige kinderen te laten komen. Deze man werd echter door de overheid geweigerd zijn eigen familieleden hier te laten komen.

Zeer terecht werd door verschillende leden ernstige critiek gevoerd op deze wijze van optreden.

Consequent zou het zijn geweest om deze man zes jaar geleden de mogelijkheid tot het uitoefenen van zijn beroep hier te hebben ontnomen, doch het is volkomen inconsequent en zelfs immoreel in de meest erge zin van het woord, deze thans gevestigde zakenman te beletten binnen zijn eigen gezin te wonen. Wellicht, hoewel de autoriteiten dit tegenover de Poolse consul niet hebben uitgesproken, is men bevreesd, dat het betreffende meisje en de jongen hier werk zullen gaan zoeken, doch zelfs in dat geval, is een dergelijke handelwijze in strijd met alle wetten van de moraal.

Een ongelukje.

Tijdens het vervoer van een lier over het C.P.I.M. terrein is de Hollandse arbeider B. van de truck gevallen en verwondde zich hierbij niet ernstig aan een zijner benen.

Hij is ter verpleging in het Sanatorium alhier opgenomen.

Verdacht van diefstal.

Als verdacht van diefstal van een gouden ring met een diamanten steen, is door de Politie aangehouden de 15-jarige dienstbode C.

Zij bekende de diefstal te hebben gepleegd, terwijl de ring in beslag werd genomen. Proces-verbaal wordt tegen haar opgemaakt.

De 21-jarige H. deed bij de Politie aangifte van diefstal van een klein geldsbedrag uit haar woning. Naar de dader wordt een onderzoek ingesteld.

Op het vliegveld Hato is door de Politie aangehouden, de 17-jarige H. die er van werd verdacht, gedurende de laatste weken veel kleine diefstallen ten nadele van de K.L.M. en van het personeel van de K.L.M. te hebben gepleegd.

Na bekentenis is hij onder aanzegging van proces-verbaal op vrije voeten gesteld.

Het bezoek aan Caracas.

Donderdag zal Z. Ex. Gouv. Wouters met zijn gevolg terugkeren van Caracas.

Naar we vernemen, staat dit bezoek in verband met de houding van ons Bestuur tegenover de Venezolanen alhier.

Bij aankomst van de Johan Maurits werd Zijne Excellentie ontvangen door de Gouverneur aldaar.

In Caracas waren ter verwelkoming de president der republiek, Generaal Lopez Contreras en de Minister van Buitenl. Zaken, dr. Gil Borgas.

Correspondentie.

We zouden de geachte inzender de raad willen geven zijn vragen aan het adres van de C.V.B. eerst in de komende vergadering ter sprake te brengen. Mocht hij langs deze legale weg er geen antwoord op ontvangen, dan zullen we zijn vragen alsnog plaatsen.

St. Genesius.

Bij 't examen „Machine-schrijven" slaagden de volgende leerlingen van 't St. Thomas-College:

W. Barbolina, J. Elias, H. v. Eps, F. v. Grieken, J. de Jongh, P. Kent, L. Nahr, E. Römer, J. Royer.

Afgewezen 2 candidaten.

Voor Kantoor-Stenograaf Ned. Taal (130 lettergr.):

G. Bulbaai, E. Dania, B. Felida, Th. Lauff, J. Isa, D. Navarro, J. de Palm, C. Torres, A. Vinck, V. Vinck.

K
K R O
O

Wereldprogramma
Via P.C.J. Golflengte 31.28
19.24—20.24 uur Curaçaotijd.
Zondag 21 Februari.

1. Gramofoonmuziek.
2. Wat in Nederland verscheen, door Anton van Duinkerken.
3. Van en Voor de Missiepost.
4. Gramofoonmuziek.
5. Actuële Aetherflitsen.
6. Vaderlandse Kroniek.

Koloniale Uitzending van de K.R.O.
Via P. H. I. op Golflengte 25.57 M.
Van 9—10 uur Curaçaotijd.

1. Mars.
2. Actuële Aetherflitsen.
3. Gramofoonmuziek.
4. De Wereld in Vogelvlucht, door Paul de Waart.
5. Van en Voor de Missiepost.
6. Vaderlandse Kroniek.

Touristenschepen.

Zaterdag a.s. wordt hier verwacht aan de Prins Hendrikwerf de Empres of Australia.

Diefstal.

Een zekere P. deed bij de Politie aangifte van diefstal van enige tiendegedeelten van een loterijbiljet. De diefstal was gepleegd tijdens hij naar de kerk was.

Naar de dader wordt een onderzoek ingesteld.

ANECDOTEN OVER GROTE MANNEN

De oude keizer Frans Jozef was een hartstochtelijk jager die zelfs op hoge leeftijd geen gelegenheid tot jagen voorbij liet gaan. Op zekere keer, toen hij aan een jachtpartij in de Karpathen deelnam, raakte hij zijn gevolg kwijt en kwam eindelijk doodmoe in een dorpsherberg aan, waar hij wenste te overnachten. Het was hem zeer aangenaam, dat men hem niet herkend had en dus met rust liet. De mare, dat de keizer in de omtrek op jacht was geweest, was evenwel door enige houthakkers die 's avonds in de herberg kwamen, snel verbreid. Toen de waard dat hoorde, kwam het hem plotseling in de gedachte, dat de heer die bij hem logeerde en zich reeds ter ruste begeven had, ook wel tot het gevolg van de keizer kon behoren. Toen de gast de volgende morgen warm water om zich te scheren verlangde, bracht de waard hem dit zelf en nam tegelijkertijd de gelegenheid te baat, om te informeren of de gast ook niet tot het gezelschap behoorde, dat zich in de omgeving ophield, naar men vertelde. Terwijl de keizer zich reeds inzeepte, bevestigde hij lachend deze vraag. Nu was de waard natuurlijk nog veel nieuwsgieriger en vroeg, welke betrekking hij bij de keizer bekleedde.

Geamuseerd onderbrak de keizer zijn werkzaamheid even en zei lachend: Nu u ziet toch, dat ik hem van tijd tot tijd scheer!"

Napoleon.

In Januari 1797 bezette Napoleon het Benedictijnerklooster Della Salute in de nabijheid van Milaan. Het klooster was wijd en zijd beroemd om zijn kunstschatten en de monniken waren zeer bang dat de dronken soldaten deze kunstschatten zouden vernielen. Het meest waardevol schenen hun wel de 12 Apostelfiguren die elk ongeveer 1½ meter hoog waren en uit zuiver goud bestonden. Daarom stelde de prior een deputatie samen, die zich naar Napoleon begeven moest, om deze schat in zijn bijzondere bescherming aan te bevelen. Toen Napoleon de schat bezichtigd had, sprak hij: „Mijne heren, ik zal uw wens vervullen,". Verheugd gingen de Paters heen. Nauwelijks was de deur achter hen gesloten of Napoleon beval: „Zullen direct onder bijzondere bewaking naar de Munt in Parijs getransporteerd worden!" Het klooster echter bleef van inkwartiering bevrijd.

Koning Alfons XIII.

Kortgeleden bracht de ex-koning van Spanje een bezoek aan Kopenhagen. Bij zijn rondzwervingen door de stad, die hij dikwijls met zijn nieuwe Bugatti-wagen ondernam, had hij het ongeluk, de stand van een straatkoopman, die bananen verkocnt omver te rijden. De zaak liep nog goed af, maar Alfons was niet weinig verbaasd, toen de man hem bijna bedankte. Met een bedrag van 100 kronen was de schade hersteld. Nauwelijks was Alfons met zijn wagen om de hoek verdwenen of de koopman schreef met grote letters 't volgende op een plaat, die hij in het ooglopend ophing: „Zeldzame bananen — wegens omstandigheden vandaag niet zo mooi, maar door koning Alfons hoogsteigenhandig opgeraapt." — Ondanks de dubbele prijs was hij binnen een uur uitverkocht.

Wanneer wij ons diep en eerlijk bezinnen op de verhouding christendom-maatschappij en ons afvragen of de Kerk met haar genade en haar leerstellingen nog invloed heeft op het leven der volkeren en der individuën, moeten wij in diepe teleurstellingen erkennen: „neen, neen, de Kerk heeft haar invloed op het geestelijk leven helaas voor een ontstellend deel verloren, en de maatschappelijke verhoudingen worden niet langer meer bepaald door Háár wetten en voorschriften, maar door levensstelsel, die Haar vijandig zijn. Door welke oorzaken? Bezitten wij en bezaten zij die vóór ons waren, niet de geestdrift noch de overtuiging en bezieling of de moed om het natuurlijke leven der volkeren te leiden langs de wegen zoals God die vereist? Waren wij te zeer ingesteld op bezit en te weinig op verdediging; hechtten wij te veel aan politiek en te weinig aan cultuur? Zagen wij het leven te uitsluitend bovennatuurlijk en te weinig natuurlijk? Vergaten wij dat de mens niet uitsluitend streeft naar bovennatuurlijk geluk, maar ook naar het geluk van deze dag: een gezond en behoorlijk leven met vrouw en kinderen, voor wie zijn arbeid waarde heeft, daar hij die op normale wijze kan invoegen in het sociaal bestel? Ging het goud ons meer ter harte dan de arbeid; achtten wij de lome rust méér dan de geestdriftige daad; en vonden wij het gemakkelijker een schijnbare vrede te bewaren dan de revolutionnaire daad in Christus te stellen?

KEES SPIERINGS.

„Zich niet met andermans zaken bemoeien" is een heel goed gezegde, maar hoe dikwijls wordt het niet gebruikt om zich te onttrekken aan de vervelende verplichtingen tegenover anderen.

Vaak gebeurt het, dat men, als men een besluit heeft genomen, vreest het slechtste te hebben gekozen, omdat dan de tegenargumenten ons komen bestormen.

DE WERELD IN VOGELVLUCHT.

Overgenomen uit „Boletin Comercial" en „Beurs- & Nieuwsberichten"

Tot regeringscommissaris in Danzig is benoemd de Zwitserse prof. Burarst.

Voor de vliegtuig verbinding New-York Southampton zal door de Amerikaanse regering 2dollar per mijl subsidie worden gegeven.

2 maal per week zal dit Traject gevlogen worden. De overtocht zal 24 en 34 uur duren.

Voorlopig zal alleen post vervoerd worden. Later wanneer de grote clippers in dienst komen ook passagiers.

Terwijl de Duitse Pers hoog opgeeft over de nieuwe bepalingen voor de Evangelische synode (zie Alg. Overzicht), waaruit duidelijk blijken zou, dat de Nazi's de geloofsvrijheid niet zou willen aantasten, geven Daily Telegraph en Baseler Nachrichten scherpe critiek op wat zij noemen een nieuwe belemmering der gewetensvrijheid.

UIT NEDERLAND.

De Minister van Buitenlandse Zaken heeft de Commissarissen van de Koningin verzocht geen paspoorten te willen verstrekken aan werklozen die in Spanje wensen werk te zoeken, of aan personen van wie men vermoeden kan dat zij in Spanje bij een der strijdende partijen dienst zullen nemen. Ook verlenging van reeds vroeger afgegeven paspoorten dient geweigerd te worden.

Op Schiphol heeft het Douglasvliegtuig Edelvlak kort na vertrek een defect aan een der motoren gekregen, waardoor het genoodzaakt was te landen. Het toestel wist met één motor de landingsplaats te bereiken.

De Nederlandse scheepsbouw maatschappij heeft opdracht gekregen tot de bouw van een Motorschip voor de Java-China-Japanlijn. Het schip wordt 10.600 bruto register ton groot.

Als antwoord op een interpellatie van de Heer Vessem in de Eerste Kamer, antwoordde de minister van buitenlandse zaken de Graaf, dat de zinsnede in Hitlers rede betreffende de onschendbaarheid van het Hollandse regering zeker van de goede bedoelingen van Duitsland had overtuigd.

De regering is echter van mening. dat over de onschendbaarheid van het Nederlandse grondgebied nog niet onderhandeld behoeft te worden.

Naar de Telegraaf verneemt zal de Koninklijke de couponbelasting op de nieuwe 4% gulden obligaties voor haar rekening nemen.

De correspondent van de Telegraaf te Wenen meldt betreffende de ontmoeting tussen het Prinselijk paar en de hertog van Windsor en diens zuster, dat deze zodanig in druk gesprek gewikkeld waren, dat zij de Prinses en de Prins, die zich in de hal van het hotel Bristol bevonden, niet herkenden. Graaf Harewood, de echtgenoot van Prinses Mary, zag de Prinses onmiddellijk en herkende haar met een blijde glimlach, waarna een opgewekte beroeting volgde. Onze Prinses omhelsde Prinses Mary op zeer hartelijke wijze, beide dames bleven 10 minuten in zeer geanimeerd gesprek, doch daar Prinses Mary juist op weg was naar het station,tot waar de hertog van Windsor haar zou begeleiden, was het niet mogelijk het gesprek langer voort te zetten.

Grote voorbereidingen worden thans reeds getroffen in verband met de aanstaande expertconferentie van de Oslostaten, die allen de uitnodiging van de Nederlandse regering geaccepteerd hebben om besprekingen te voeren teneinde tot een nauwere economische samenwerking te komen. De conferentie zal waarschijnlijk echter niet eerder kunnen doorgaan dan omtreeks 1 Maart a.s.

Het Prinselijk Paar is Dinsdag 16 Februari naar Zell am See vertrokken voor een bezoek aan H.M. de Koningin. Maandagavond woonden zij in het voormalige Hoftheater de opvoering van de opera „Der Fledermaus" bij. Het staat nog niet vast hoeveel dagen zij te Zell am See zullen vertoeven alvorens naar de Franse Riviera door te reizen.

De schilder en bekende illustrator, Piet van der Hem heeft opdracht gekregen om een schilderij te vervaardigen van het inzegenen van het Prinselijke huwelijk in de St. Jacobskerk.

Bij K.B. is tot thesauriergeneraal aan het departement van financiën aangesteld de Heer De Leeuw, oud directeur van Financiën en thans optredend als waarnemend thesaurier.

SPORT.

ADO — CVV 2—2; Xerxes — DFC 7—2; KFC — Hermes DVS 3—1; Enschedeboys — ZAC 1—3; Wageningen — Heracles 0—0; Tubantia — Go Ahead 2—3; waardoor Go Ahead afdelingkampioen is geworden.

PEC — Enschede 5—3; NEC — AGOVV 1—7; Longa — BVV 3—1; MVV — NOAD 4—3; PSV — Roermod 3—1; waardoor PSV afdelingskampioen is geworden. NAC — Eindhoven 7—2; Friesland 1—6; Veendam — GVAV 1—3, HSC — Be Quick 3—5.

DE HEER EN MEVROUW

J. A. Jonkhout-Haseth

geven met vreugde kennis van de geboorte van hun dochter

Marie Josephine.

St. Elizabeth's Gasthuis

15 Febr. 1937.



EEN FILM VAN DE SCHOONHEID VAN ROME. In Italië werd een historische film gedraaid van de schoonheid van Rome en het gevecht tegen Cartago. Het plaatje hierboven toont een van de grandieuze tonelen van het leger van Hannibal en de „oorlogsolifanten” die tegen het leger van Scipio optrekken.

Steunt het Apostolaat ter Zee.

DE DOODSKLOK DER SCHEPEN.

De dood van een schip wordt te Londen evenzo bekend gemaakt als de dood van een mens. Voor het gebouw van de Lloyd staat een groot zwart aanplakbord. Vergaat er ergens ter wereld een schip, dan komt 'n oude matroos en hangt een aanplakbiljet met het nieuws op het bord. Daarna wordt de oude scheepsklok van de „Lutine” geluid en de mensen in de omgeving komen het droevige nieuws vernemen. Soms staren de mensen elkander dan verwonderd aan en dagenlang doen in de matrozen kroegjes de zonderlingste verhalen de ronde. Want ook nu nog, in de tijd van de radio's zijn er nog geheimzinnige scheepsrampen.

De Vijfmaster, die spoorloos verdween.

Op 14 December 1928 verliet de vijfmaster „Kjöbenhaven” de haven van Buenos Aires, met bestemming naar Denemarken. Toen het over zijn tijd was, begon men er naar te zoeken. Een vijfmaster is toch een groot schip, en de „Kjöbenhaven” had 6 officieren en een bemanning van 67 matrozen aan boord. Systematisch werd de route afgezocht. Zeven maanden later kwam een Engelsman naar Tristan d'Acunha een ver in het Zuiden gelegen eiland. Hier hoorde men van de vuurtorenwachter, dat deze lange tijd geleden de „Kjöbenhaven” gezien had. De man kon zich niet vergist hebben, want er zijn tegenwoordig maar weinig vijfmasters meer. Wat de kapitein bewogen heeft om in plaats van naar Denemarken naar het Zuiden te varen, is een raadsel. De lading van het schip was voor Engeland en Noorwegen bestemd geweest.

Nu begon men een andere route na te zoeken. Telegrammen werden naar Afrika verzonden. De autoriteiten in Kaapstad alarmeerden de gehele kust — tevergeefs. Men zocht in Indië, China, Japan, de Oost-Indische eilanden... Twee jaar later voer een kleine Australische douanekotter ter hoogte van de Australische Westkust en stiet des nachts op een hard voorwerp. Men viste het op uit het water; het was een reusachtige scheepsbalk. Ingebrand in het hout vond men de naam „Vijfmaster Kjöbenhaven”. Wanneer en waar het schip ten gronde is gegaan en hoe het — ondanks de zich aan boord bevindende radio-installatie — zo spoorloos verdwijnen kon, zal wel eeuwig een raadsel blijven.

C.Q.D. — C.Q.D. — C.Q.D., „Asiatic Prince”.

Een ander raadsel, het spoorloos verdwijnen van de stoomboot „Asiatic Prince”, is nu gedeeltelijk minstens opgehelderd. Jaren lang was dit schip in een sluier van geheimzinnigheid gehuld.

De „Asiatic Prince” was een nieuw schip van 14.000 ton, met twee turbinemachines, twee radiostations en alles wat van een modern schip te verwachten valt. In Mei 1926 begon het zijn eerste reis van Scattle naar Shanghai — heeft Shanghai nooit bereikt. Aan boord bevonden zich 7 officieren, 44 matrozen en verder 44 Europeeese en 133 Chineese passagiers.

Maandenlang werd tevergeefs naar de boot gezocht. Toen meldde zich een kapitein die het volgende vertelde:

... Het was een rustige avond, toen mijn radiotelegrafist duidelijk het S.O.S.-sein vernam. Naar schatting was het schip ongeveer 150 tot 200 mijl van ons verwijderd. Langzaam kwamen de signalen — eerst het internationale S.O.S. om spoedige hulp — C.Q.D. — C.Q.D. — C.Q.D. — ... dan de naam van het schip „Asiatic Prince”. Twijfel was uitgesloten. Nu gebeurde iets ongewoons. Nadat mijn telegrafist onze plaats en naam had opgegeven, kregen wij geen antwoord meer. Toen het schip de eerste sigalen gaf, kon het nog niet beschadigd zijn, want anders had de telegrafist niet zo langzaam en methodisch gewerkt. Ik weet niet waarom hij later geen antwoord gaf. Ik voer in de vermoedelijke richting, maar kon nergens een spoor van het geheimzinnige schip ontdekken.

Dit was het enige bericht over de „Asiatic Prince”.

Eerst vijf jaar later gelukte het een Engelse kanonneerboot in de omgeving van Bias-baai, een beruchte schuilplaats van Chineese zeerovers, een volbeladen piraten-jonk aan te houden. Een van de gevangenen deelde mede, dat hij zich in 1926 had ingescheept op de „Asiatic Prince”. Onder de passagiers waren 80 zeerovers geweest, die de bemanning en alle passagiers midden op de Oceaan hadden laten zinken. Waarom? Omdat wij wisten dat de „Asiatic Prince” in het ruim voor een waarde van 4.500.000 dollar geld had.

Het schip dat niet sterven wil.

Vele schepen vergaan en blijven voor altijd verborgen; andere zinken en komen na enige tijd weer aan de oppervlakte. Hiertoe behoort onder meer het schip „Wyer Sargent” een Noorse boot. Deze zonk in een storm aan de Oostkust van Zuid-Amerika. Een jaar later zag men hem half onder water in de golf van Mexico. Hij dreef voorbij een Amerikaanse passagiersboot en verdween in de nacht. Hierna werd hij nog 27 maal gemeld, tweemaal in de golf van Mexico. Een Amerikaans kustvaartuig heeft de boot tenslotte laten zinken. In het geheel heeft deze „Vliegende Hollander” zonder bemanning meer dan 13.000 K.M. afgelegd.

Huwelijksrecord.

Barones Elisabeth Blanc, de Amerikaanse toneelspeelster die eertijds als toneelspeelster in de Verenigde Staten een goede naam had, is onlangs in Harlem doodarm in het ziekenhuis overleden. Elisabeth bezat ongetwijfeld onder haar Amerikaanse collega's het huwelijksrecord. Zij was n.l. niet minder dan 14 maal getrouwd geweest, voor de laatste maal in 1896. De naam van haar eerste man, baron Frederic, Nicolaas Blanc, met wie zij in 1887 in het huwelijk trad, heeft zij steeds behouden.

Mammouths in de Poolzee.

Naar uit Moscou bericht wordt, zijn door leden der Russische Poolexpeditie niet minder dan 52 slagtanden van mammouths op het eiland Wrangel gevonden. De tanden, die op een echte „Mammouth-invasie” in deze voorhistorische streek wijzen, zijn over het algemeen nog in goede staat. Sommige bereiken een gewicht van 90 tot 100 pond.



En toch valt die boeman mee! In 't dagelijksch leven zelfs een aangenaam mensch, maar op den weg....

Zoo zijn er meer! Fietsers, motorrijders, automobilisten evengoed als gezoolde weggebruikers, die te veel aan zichzelf denken en te weinig rekening houden met anderen op den weg. En zoodoende wordt het verkeer stroef en...... onveilig!



EEN GEVECHT ONDER WATER.

Ontmoeting met haaien.

„Een ongeluk komt zelden alleen” behoort niet tot mijnlevenswijsheden; want daar men bijna altijd zelf de schuld daarvan is, kan men zich, zoo men eenmaal pech gehad heeft, zich gemakkelijk tegen een tweede pech vrijvaren. Dagen, zoals ik thans ga beschrijven, komen echter niet zoo heel veelvuldig voor; enig gevaar is er meestal bij en altijd blijven zij voor goed in het geheugen achter.

Het was 13 Augustus en ik had dit uitstapje naar Noordelijke rotsen tussen een duikboot in de diepzee-boten en een tocht met de diepzee-net voor de volgende dag bewaard. Ik zag toe, hoe de ladder sport na sport verzonk, tot zij juist vrij van het zand bengelde en ik maakte mij gereed om een tweede maal af te dalen.

Vanaf dit ogenblik ging de dag snel voorbij. Ik werd viermaal op 13 meter diepte naar beneden gelaten en had men niet al mijn doen en handelen door waterkijkers van de barkas gadeslagen, dau zou ik aarzelen, de avonturen te vertellen, die ik binnen een half uur en op een ruimte van nog geen 2 vierkante meters meemaakte.

Wij hadden enige stukken bedorven vlees over boord geworpen; toen ik de zeebodem bereikte, zag ik dat de vissen zich reeds in dichte scharen verzameld hadden. Ik liet mij van de onderste sport in het zand vallen en bevond mij toen in een kleine bocht van het rif, welks toegang gedeeltelijk versperd was door een reusachtig blok, dat jaren of eeuwen geleden naar beneden gevallen was. Het rif stond rechtstandig omhoog, een gewemel van deinende varens, roodachtige sterkoralen en stekelige zee-egels. Ik onderzocht het zand in wijde omtrek, aan het einde van het touw, dat mij met het schip verbond. Het zand daalde zo steil omlaag, dat ik mij aan de buis moest terugtrekken. Grote heuvels vertoonden zich links en rechts van mij. Deze hopen hadden alle aan de bovenkant een tamelijk grote opening, waarschijnlijk waren het woningen van een of ander onbekend zeedier. Grote papegaai-vissen verlieten hun jachtgebied, om naderbij te komen en mij gade te slaan; hun sterk-groen gebit bewoog zich op onverschillige, doesachtige manier.

Toen ik over het zand liep, rezen spookachtige witte waterbollen en zeegrondelingen juist voor mijn voeten uit het zand omhoog en gleden een paar centimeter verder.

Bij de volgende daling nam ik een hengelroe mee, aan de punt had ik het rode dynamietappeltje bevestigd en de zwarte, geisoleerde draad leidde naar de boot. Ik was er vooral op uit, rijpe eieren van een vaanvis te krijgen en die te bevruchten: daarom wijdde ik al mijn aandacht aan een paar volwassen vissen, een vissoort met 4 ogen. Ik trof ze allebei met het eerste schot, kreeg er in het net en richtte juist mijn wapen op de andere, toen uit de wolk van het opgewoelde water bij mijn elleboog, de kop van een groene zeeaal, de grootste, die ik ooit gezien had, te voorschijn kwam en, ook hij zat achter mijn vis. Een gedeelte van de aal vertoonde zich reeds in de opening van het rif, dichtbij mijn knie. Het gevaar, mijn buit te verliezen had mij zó in het harnas gejaagd, dat ik niet eens aan de mogelijke gevolgen dacht. Intussen ging alles, zoals ik me gedacht had: want de aal, die, naar de grootte van zijn kop te oordelen, 2½ meter lang moest zijn, trok zich even snel terug, als hij te voorschijn gekomen was. Ik zag hem niet meer, ofschoon hij in een betrekkelijk kleine holte dicht bij de rand van het rif ineen gerold moest liggen, hoogstens 1 of 2 meter van mij verwijderd.

Ik borg mijn tweede vaanvisch en steeg de ladder weer omhoog.

Het beetje vlees aan de roe maakte mij bij de vis gewild, vaan- en lipvissen volgden mij tot aan de oppervlakte. Mijn laatste schot had een rotsklomp van een 100 pond losgemaakt; hij was naar beneden gerold en rustte nu tegen de kant van de vrij liggende steenklomp, zo dat er een spleet tussen bleef.

Op dat moment maakte ik juist een dynamietstang gereed en keek over de rand. Dertig of veertig vissen zwommen opgewonden rond de opgewoelde vlakte; de planteneters vonden sappige sla, die hun best smaakte, de andere drijvende wormen en andere dergelijke lekkernijen. Ditmaal had ik een bijzonder getekende slijmvlies in het vizier, een wonderlijk dier, donkerbruin van boven en wit van onderen. Ik bleef enkele minuten op een afstand kijken en wachtte, tot ze dichterbij kwamen. Enige minuten verliepen... toen schoot aan mijn linkerhand een slijmvis te voorschijn en verborg zich achter een hoornkoraal vlak voor mij. Een pijlsnoek van 1 meter lengte zat hem dicht op de hielen. Ik sprong opzij, tot ik mijn hengelroe boven een soort purperen zeegewas verborgen kon. Telkens weer ondervond ik, dat de ontlading der huis op 1½ meter afstand van mij niet gevaarlijk was. Maar ik ben dan toch nooit helemaal op mijn gemak daarbij, want ik voel een stevige slag tegen het lichaam... een scherp electrisch prikkelen gaat door mijn hele body. Ik ben daarom altijd blij een beschutted onderdak te vinden onverschillig, of het een koraalblok dan wel, zoals in dit geval, een eenvoudige zeewaaier is.

Ik vuurde dus af en zag geen spoor van de slijmvis; wel echter verscheen op de buik zwemmend, vlakbij, een prachtig gevormde bolvis, met spitse snuit, die ik tot dusver niet te zien gekregen had. Ik werkte hem in het net, liet mijn ontladen huis naar boven trekken, kroop over het rotsblok heen en spiedde naar mijn slijmvis in de diepe spleet daaractter. Ik moest onder verschillende hoeken naar binnen gluren en leunde juist even naar voren, toen een grote, grijze, halve cirkel naast mij schoof. Ik richtte mij omhoog en zag dat het de bek van een 1½ meter lange haai was, die plotseling te voorschijn was gekomen, aangelokt door de reuk van het vlees en die nu even begerig was als ik de verdoofde vis te pakken te krijgen. Een ogenblik later schoof de haai nog verder naar voren, vlak boven mijn hand en ik merkte, dat mijn bolvis uit het net geslipt was en de spleetogen van de haai hem ontdekt hadden. Hij probeerde zich tegen mijn voorovergebogen lichaam aan te leunen. Dat was nu wat al te sterk; ik haalde dus mijn net bijeen en stootte met de steel krachtig toe en trof het ondier juist op de ronde snuit. Uit een gewoel in het water op een, twee meter afstand, bleek mij, waar de staartvin zich had omgekeerd. Ik ving de bolvis weer, maar de — misschien reeds dode — slijmvis was uit mijn ogen verdwenen en na lang zoeken moest ik het zoeken opgeven.

Weer dook ik, en toen ik van de zesde of zevende sport naar beneden keek, zag ik, hoe vijf haaien rond de voet van de ladder zwommen. Twee waren jongen van een meter lengte. Verder een donker grijs dier van 2 meter. Slechts twee kon ik ontwaren, nu ik het zand betrad. Ik ging daarop naar mijn vroeger schuilplaats op loer naar slijmvissen. Na enige tijd kwamen er twee uit de kleine baai te voorschijn. Ik keek omhoog en zag hoe drie van de haaien onverschillig midden in het water in de omgeving van de ladder rondzwommen; zij maakten de indruk van opgeblazen Japanse draken. Ik hield mijn hengelroe vast en ging er doelbewust mee in het rond toen zij mij plotseling bijna uit de hand gerukt, verdraaid en neergebogen werd. Ik had vergeten dat er nog altijd een stuk oud vlees aan het einde van de roe bevestigd was. Ik zag, dat een tweede haai aangezwommen kwam, het uiteinde pakte en schudde zoals een terrier een rat. Ik werd een stuk mee voorover getrokken, waarbij de roede mij haast uit de hand gleed. Daar ik ze niet wilde verliezen, gaf ik het teken mij op te halen.

Direct volgde de knal, een wolkje zwarte rook zweefde als een bal in het water, de haai maakte rechtsomkeer en zwom sneller, dan ik ooit een haai had zien zwemmen. Een van zijn kameraden volgde hem; de andere slenterden verder rond, terwijl ik de slijmvis zocht en dan in de boot terugkeerde.

Toen men de helm afgeschroefd had, vroeg mijn vriend John Long mij opgewonden, of het niet een gevecht op leven en dood geweest was. Ofschoon hij een nuchter correspondent is, was dit toch de indruk, die hij als toeschouwer gekregen had.

Er was mij echter niets overkomen dan een doodgewone ontmoeting onder water met zeealen, pijlsnoeken en een troep haaien, gulzige vissen, die begerig waren op buit. De haaien waren gekomen, hadden met spanning naar mij gekeken en naar alles wat ik deed, maar slechts zo, als de aasgieren, die zich bij de knal der jagergeweren in afwachting van een smulpartij in de hoge dichte bomen verzamelen.

Niettemin was het een prachtig reeks duiktochten voor één enkele namiddag.

Groep Nederlandsche Antillen
van het
ALGEMEEN NEDERLANDSCH VERBOND.

Voorstelling van de rolprenten:

1. Jubileum van Kon. Huis.
2. Verlovingstijd van Prinses Juliana en Prins Bernhard.
3. Huwelijksplechtigheden te s'-Gravenhage.
4. Feestelijkheden ter eere van het huwelijk van Prinses Juliana en Prins Bernhard te Curaçao.

Op Donderdag, 18 Febr. des avonds 8.30 in het THEATER ROXY, ten behoeve van de leden met Dame, alsmede voor de leden met dame van de Afdeeling Curaçao van de „Nederlandsche Smalfilm-Liga”.

Aank. en vertr. der schepen in de maand Febr. 1937.

D tum	Vlog	Naam v/h. schip	Herkomst	Bestemming
17	Ned	El Libertador	Maracaibo	La Guaira
18	Duitsch	Ingrid Horn	P. Cabello	P. Colombia
18	„	Henry Horn	P. Plata	C. Trujillo
18	Fransch	Cuba	P. Colombia	P. Cabello
19	Ned.	El Libertador	La Guaira	Aruba, M'bo
19	„	Amazone	Maracaibo	P. Cabello
20	Eng.	Em. of Australia	La Guaira	Cristobal
20	Duitsch	H. C. Horn	P. Colombia	P. Cabello